

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL



Details
am
Gleis

S. 22

Dezember 1998 · B 8784 · 50. Jahrg.
DM/sFr 12,- · S 90,- · Lit 17 000 · hfl 15,- · lfr 270,-
<http://www.miba.de>

50
Jahre MIBA
1948-1998

18 201 von Roco und Arnold Schnellfahrloks im Test



Romantische Bergwelt

Fahrt nach Schatzhausen

Intellibox von Uhlenbrock getestet

Digital Connection

Schwerpunkt Fahrzeugbau

56.2, E 50, 94.5, V 160 010



Schottern, Färben und Verspachteln
C-Gleis-Variationen S. 29



Aus, Schluß, Klappe – normalerweise ist dem „Homo mibanicus“, dem hauptberuflichen zumal, derlei Pathos zuwider. Aber nun übermannt uns an dieser Stelle doch ein wenig die Emotion. Alles hat ein Ende, auch dieses Jahr und damit der MIBA-Jubiläums-Jahrgang.

Vorhang zu?

Kehraus am 50. Geburtstag: Ein letztes Mal lassen wir einige historische MIBA-Titelbilder Revue passieren, noch einmal kommen langjährige Autoren mit ihren ganz persönlichen Reminiszenzen zu Wort, ein weiteres Mal werfen wir einen nostalgischen Blick auf die „Miniaturbahn-Szene“ vor 30 oder 40 Jahren. Letztmalig schauen wir zum Abschluß unseres „Jubiläums-Bauprojekts“ auch den acht Westbahn-Freunden, die uns mit ihren Eigenheiten so ans Herz gewachsen sind, über die Schulter – vorläufig jedenfalls. Einmalig in jeder Beziehung ist dagegen der Blick in die gute Stube der Redaktion („Es bleibt schwierig“), den wir Ihnen huldvoll gewähren – eigentlich ultrageheim, aber wir wissen, daß Sie schweigen können ...

Mit der Januar-Ausgabe 1999, die übrigens noch einige Tage vor Weihnachten im Handel sein wird, beginnt also der 51. MIBA-Jahrgang. Nur Scherzbolde würden einem da einen guten Start ins sechste Lebensjahrzehnt wünschen. Das will uns nicht schmeichelhaft erscheinen, denn es signalisiert ruhige Routine und entspannte Selbstzufriedenheit – gerade so, als würde die MIBA in Kürze aufs Altenteil rangiert und dort ihre Grundrente aufzehren.

Da wird sie jedoch am allerwenigsten zu finden sein. Denn so, wie die Modellbahn als Spielzeug und anspruchsvolles Mittel der Freizeitgestaltung momentan, allen Augurenrufen zum Trotz, eine Renaissance zu erleben scheint, wollen auch wir uns nicht auf den Lorbeeren der Vergangenheit ausruhen. Routine und Zufriedenheit bedeuten Stillstand, und das wäre weniger, als Sie erwarten dürfen.

Erwarten dürfen Sie indessen, daß sich die MIBA auch in Zukunft den Grundsätzen der letzten Jahrzehnte verpflichtet fühlt: informativ zu sein, aber nicht belehrend, unterhaltsam, aber nicht albern, genau, aber nicht pedantisch, vielfältig, aber nicht verwirrend, und kritisch, aber nicht nörgelnd. In diesem Sinne heißt es also spätestens bei Erscheinen der nächsten MIBA: Vorhang auf und Fahrt frei für die nächsten 50 Jahre!

Thomas Hilge

Obwohl die 18201 beim Vorbild nur Einzelstück ist, setzen die Herstellerfirmen Roco und Arnold hohe Erwartungen in den Verkauf ihrer Modelle in den HO und N, die *Gerhard Peter* gemeinsam für das Titelbild der Dezember-MIBA in Szene setzte. Die beiden kleinen Bilder weisen auf Beiträge von *Rolf Knipper* und *Markus Tiedtke* hin, welche sich mit der Detailgestaltung am und neben dem Gleis befassen.



Steuerstange
PIKO
MODELLBAHNNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

[BR 89.2 Sächs. VT, DRG Ep. II]



NEU 98

#50050 BR 89.2 Sächsische VT, DRG Ep. II
#50250 dto. in Wechselstromausführung

Prospekte/Kataloge 1998

- PIKO CD-ROM (15,- DM)
- H0-Modellbahn/Gebäudemodelle 1997/98 (10,- DM)
- H0-Neuheitenprospekt 1998 (5,- DM)
- G+Spur 1-Gebäudemodelle (8,- DM)
- N-Gebäudemodelle (3,- DM)

bei Ihrem Fachhändler oder direkt bei PIKO erhältlich.
PIKO im Internet: <http://www.piko.de> e-mail: info@piko.de
PIKO Spielwaren GmbH • Lutherstraße 30 • 96505 Sonneberg

34 Eine einladende Urlaubslandschaft mit Gebirgscharakter hat Peter Schatz auf seiner Rundum-Anlage dargestellt. Begleiten Sie uns doch einfach auf einer ausgedehnten Besichtigungstour über die Gleise dieser romantischen Anlage!
Foto: Lothar Bänfer

18 Auf der Basis einer Noch-Fertiganlage baute Guido Kruschke eine Weihnachtsanlage. Es ging ihm darum, mit relativ wenig Aufwand zu einem „ansehnlichen“ Ergebnis zu kommen – kurz gesagt, er wollte eine kleine Anlage mit Pep! Foto: gp



112 Die Gewinner unseres 0e-Wettbewerbs präsentieren in dieser Ausgabe ihre Bastelergebnisse: Fahrzeugbau auf hohem Niveau.
Foto: C.-H. Berberich



Intellibox
Das Multi-Protokoll Digitalsystem

Egal, welcher Decoder

Lok-, Weichen-, Funktionsdecoder
Uhlenbrock, Märklin (Gleich- und Wechselstrom),
Viessmann, Arnold, Lenz, Roco, Digitrax,
alle DCC-kompatiblen und Trix Selectrix

Egal, welches Gerät

Märklin, Arnold, Lenz, LGB, Digitrax
Booster, Fahrtregler, Lokmaus, Keyboard, Memory

Ganz und gar nicht egal
2 Jahre Garantie

auf die korrekte Fertigung und die einwandfreie
Funktion mit anderen Geräten und Decodern.

Uhlenbrock Uhlenbrock Elektronik
digital Mercatorstr. 6
46244 Bottrop





MIBA-SCHWERPUNKT Fahrzeugbau

Gelungene Umbau-Lok (56.2)	44
Modell-Mutation	46
E-50-Dach getoppt	50
The Directors' Cut (V 160 010)	54
Eine Lok für steile Strecken (94.5)	58

VORBILD

Schnellfahrlok 18 201	10
-----------------------	----

MIBA-TEST

Rocos neues Paradiesferd	12
Das heiße Röfl aus Mühlhausen	16

ANLAGENBAU

Kleine Anlage mit großem Pep (1)	18
----------------------------------	----

MODELLBAHN-PRAXIS

Rechts und links am Schienenstrang	22
C-Gleis-Variationen (2)	29
Ein kleines Bw	107

MODELLBAHN-ANLAGE

Fahren Sie doch mal nach Schatzhausen!	34
---	----

MENSCHEN + MODELLE

„Amerikaner“ in der Schweiz	64
-----------------------------	----

50 JAHRE MIBA

Von Matchbox-Autos zu Modulen	77
Die MIBA im Dezember	78
Bauprojekt Vogelsberger Westbahn (12)	81
40 Wagen westwärts	86
Es bleibt schwierig	86
Distler, Bub & Co	88

NEUHEIT

Digital Connection	92
--------------------	----

VORBILD + MODELL

Güterwagen für Europa (1)	94
---------------------------	----

RUBRIKEN

Zur Sache	3
Leserbriefe	7
Nur ein Bild	9
Veranstaltungen · Kurzmeldungen	62
Kleinanzeigen	66
Bücher/Video	74
MIBA Intern	112
Neuheiten	117
Impressum · Vorschau	134

12 Die Schnellfahrlok 18 201 der DR können wir in dieser Ausgabe gleich zweimal testen: einmal im H0-Maßstab von Roco, zum anderen als N-Modell von Arnold.
Foto: gp

107 In unserer Artikelfolge „Modellbau mit Magic-Train“ befaßt sich Uwe Stehr diesmal mit dem Bau eines kleinen Betriebswerks für die Versorgung der 0e-Loks.
Foto: Uwe Stehr

Gemeinsames Werkeln

Danke für den schönen Bericht über die EMFS-Schmalspursession in MIBA 8/98. Beides – Text und Fotos – sind gelungen! Schon der Titel des Berichts zeigt, daß nicht nur wir unseren Spaß haben beim gemeinsamen Spiel. So brauche ich wohl nicht zu erwähnen, wie gut mir die Westbahn-Serie gefällt (haben ja auch schon genug andere getan); auch hier geht's schließlich ums gemeinsame Werkeln. Mit hohem Unterhaltungswert werden Informationen verkauft, wobei mir, wenn ich dies anmerken darf, bisweilen schleierhaft ist, wie die Schwerpunkte gewählt werden: Seitenlange Abhandlungen über 'ne V 36 (die V 36 in allen Ehren!), hingegen große Schritte beim Landschaftsbau und nur drei Sätze über den Lokschnitten. Es ist natürlich persönliches Schicksal, aber bei meinem eigenen derzeitigen Modulprojekt stellen Gebäude die größte Herausforderung dar (jaja, selber schuld, wer nach Vorbild baut). Da können die Artikel nicht ausführlich genug sein. Endlich beginnt eine große Zeitschrift wieder, das Vorbild ernst zu nehmen.

Ulrich Clees, Bonn

MIBA 1-9/98, Vogelsberger Westbahn

Exakt gearbeitet

Auch ich möchte hiermit einmal zu dieser Serie gratulieren. Besonders toll finde ich, daß der 8. Teil endlich einmal ohne Bierflaschen auskommt! Es ist schon ertaunlich, wie exakt die Leute bei diesem Bierkonsum noch arbeiten können.

Jürgen Utecht, Dortmund

Wein auf Bier ...

Bier ist seit altersher das Getränk der Bauleute, und die Westbahner werden manch kräftigen Zug gegen Staub, Streß und Frust genommen haben, ehe der erste Zug – nicht abwärts, sondern vorwärts – seinen Weg nahm. Noch ehe das Werk vollbracht ist (gibt's das?), beginnen Wartung und Reparatur. Bei einer „Rundum-Anlage“ bleibt für einen ordentlichen Arbeitsplatz nichts

übrig – außer man hängt eine kleine Werkelplatte ein. Hier erhält nun in aller Ruhe und mit Bedacht erst „Sie“ ihr Tröpfchen dann „Er“ seine Tröpfchen usw. ... Beider Verträglichkeit wird mit dem Vino/Volt-Meter überwacht. Allen MIBA-ern einen schönen Flaschen-Zug (und im MIBA-Jargon: sorry – no sponsoring by Silvaner! Übrigens: Karl May erklärte Fremdwörter immer so schön mit Fußnoten).
Dieter Baumbach, Helmstedt

Wie bei den Westbahnfreunden: Allerdings kommt das gute Tröpfchen bei Herrn Baumbach nicht aus Hopfen und Gerste, sondern aus der Silvaner-Traube.



MIBA Spezial 37, Aber bitte mit Schub...

Fertige Infrarot-Schranken

In dem Artikel „Aber bitte mit Schub“, Seite 84, wird berichtet, das Deutsche Museum in München hätte Reflexlichtschranken selbst hergestellt, aber sogar beim Selbstbau kosten sie ca. DM 25,- pro Stück. Für das gleiche Geld gibt es fertige Infrarotlicht-Schranken aus England, in verschiedenen Ausführungen und auch andere Elektronik-Artikel werden angeboten. Bezugsadresse: Heathcote Electronics, 1 Haydock Close, Cheadle, Staffordshire, ST10 1UE, England. Informationen gibt es auch im Internet: <http://home.clara.net/heathcote/>, allerdings nur auf englisch. E-Mail: heathcote@clara.net
Norman Ball, E-Mail

des Gotthardtunnels im Bahnhofsbereich von Airolo in einer Kurve liegt. Außerdem ist die Strecke auf dem Foto ohne Oberleitung, was am Gotthard seit den zwanziger Jahren nicht der Fall ist. Sonst gefällt mir dieser Artikel sehr, besonders was den Zeichenstil von Pit-Peg betrifft.

Peter Rozgonyi, Budapest

Um das Geheimnis um den Gotthardtunnel zu lüften: es gibt deren zwei. Der eine, der berühmte, ist rund 15 km lang und liegt in der Schweiz, der andere ist nur gut 300 Meter lang und liegt im Fränkischen, grob gesagt zwischen Hersbruck und Pegnitz. D. Red.

Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder; im Sinne größtmöglicher Meinungsvielfalt behalten wir uns das Recht zu sinnwahrer Kürzung vor.

MIBA 10/98, Pit-Peg

Welcher Gotthardtunnel?

Im Heft 10/98, Seite 98, ist vom südlichen Portal des Gotthardtunnels zu lesen (Foto + Zeichnung). Das kann wohl nicht stimmen, da das Südportal

Ihre Meinung interessiert uns!

Schreiben Sie uns:

Redaktion MIBA

Senefelderstraße 11

90409 Nürnberg

Telefax: 09 11/5 196540

E-mail: redaktion@miba.de

Noch mehr Glückwünsche

Im Laufe dieses MIBA-Jubiläumsjahres haben uns zahlreiche Glückwünsche unserer Leser erreicht, von denen wir nur einen kleinen Teil abdrucken können. Wir danken allen herzlich für die guten Wünsche!

MIBA 9/98, Jubiläum

Immer der erste Platz

Im Sommer 1965 entdeckte ich als Sechzehnjähriger im Modelleisenbahngeschäft in meiner Heimatstadt Saarlouis ein Heft mit dem Namen „Miniaturbahnen“, auf dem Titelbild die damals brandneue E 03.

Die Folge dieses Vorfalls: bis zum Jahr 1983 kaufte ich mir jedes MIBA-Heft. Als ich nun vor wenigen Tagen das Jubiläumsheft mit dem Reprint der Erstausgabe von 1948 erstand und durchblätterte, ging es wie ein Ruck durch mich und ich sagte mir, jetzt mußt du endlich schreiben.

Ihnen, sehr geehrter Herr Weinstötter, möchte ich zum 50. Geburtstag Ihrer MIBA herzlichst gratulieren. Sie können sich keine Vorstellung davon machen, wieviel Freude Sie mir die langen Jahre hindurch mit dieser wunderbaren Zeitschrift gemacht haben, wie sehr die MIBA mein Eisenbahn-hobby bereichert hat. Und jeder, der die Hefte früherer Jahrgänge, besonders die der Anfangszeit, zur Hand nimmt (was ich mit größtem Vergnügen immer wieder tue), muß erkennen, wie entscheidend Sie zur Weiterentwicklung der Modelleisenbahn insgesamt beigetragen haben. Dafür möchte ich Ihnen hiermit meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen. Ihre MIBA wird in meiner Modelleisenbahnbibliothek immer den ersten Platz einnehmen.

Andreas Arand, Bonn

Keine Papierzuteilung

Als 10jähriger bekam ich zu Weihnachten 1947 eine Märklin-Miniaturbahn, Spur 00, geschenkt. Eigentlich waren derartige Dinge damals ausschließlich für den Export bestimmt. Aber der Schwarzmarkt bot dennoch

Möglichkeiten, irgendwie daran zu kommen. Klar, mein Vater spielte mit unserem Nachbarn mit der Eisenbahn, und ich beklagte mich bitter bei meiner Mutter, die das bescheidene Weihnachtsessen in der Küche zubereitete.

Ich ging zu der Zeit in Würzburg auf das Realgymnasium. Nach der Schule zog es mich zum Bahnhof. Eisenbahn, Gleise, Signale, Weichen faszinierten mich. Und dann sah ich am Kiosk auf dem Bahnhofsplatz die Zeitschrift „Miniaturbahnen“. Es war die Nr. 2/48, farbig, verlockend und wahnsinnig teuer: 1,50 DM bei einem Taschengeld von 50 Pfennig pro Woche. Ein paar Tage darauf hatte ich das Geld zusammen und kaufte sie mir. Der Untertitel „Monatliche Rundschau“ war Ansporn zum eisernen Sparen. Nur – wenn der Monat herum war und die neue Ausgabe eigentlich da sein sollte, wurde ich vertröstet: der Verlag hatte keine Papierzuteilung bekommen oder die Druckerei schaffte es nicht, es gab immer wieder wochenlange Verzögerungen.

Otto Röver, Nürnberg

Impulse zum Weitermachen

50 Jahre MIBA, 41 gebundene Jahrgänge stehen in meinem Bücherregal. Ich hoffe, es noch auf 50 Jahrgänge zu bringen, denn so lange werde ich noch brauchen, meine 3. Modellbahnanlage fertigzustellen.

Als mit knapper Freizeit versehener, handwerklich nicht vorbelasteter Einzelkämpfer ohne Bierkonsum geht es bei mir nicht so schnell und so perfekt wie bei manchen in der MIBA vorgestellten Projekten. Auch bin ich noch nicht zu den höchsten MIBA-Weihen aufgestiegen. Weder altere ich meine Fahrzeuge und Gebäude, weil mir 1:1 auch neue und saubere Fahrzeuge lieber sind als verschmierte, noch fahre ich von A nach B, sondern im Kreise, weil sich im Modell nichts weniger gut darstellen läßt als 10 km freie Strecke.

Was soll mir da die MIBA? Nun, ohne deren jahrzehntelange Lektüre wäre meine Anlage nicht so weit gediehen, wie sie jetzt dasteht. Bewußt und unbewußt sind viele Anregungen in die Gestaltung eingeflossen. Vor allem hat sie mir immer wieder Impulse zum Weitermachen gegeben. Mir kam die MIBA immer als offen für jede Art Modellbahnerei vor, nie hatte ich das Gefühl, die falsche Zeitschrift zu lesen.

Anshelm Steinger, Bad Wurzach

Jeder nach seiner Fassung ...

Als ich 1984 begann, mich mit der Modellbahn zu beschäftigen, haben mir andere Modellbahn-Zeitschriften besser gefallen. Das gescheiterte Projekt Bahn & Modell hat m.E. den weiteren Stil der MIBA positiv beeinflusst. Seitdem gibt es nach wie vor auch andere gute Hobby-Magazine, aber keines bietet den interessanten und fundierten Themenmix der MIBA, gepaart mit dem Augenzwinkern, welches uns immer daran erinnert, daß trotz aller Wichtigkeit von maßstäblichen Gestängeschmiernippeln der Spaß am Hobby im Vordergrund steht.

Und da soll jeder nach seiner Fassung selbig werden ... Lachen (auch über sich selbst) hat noch keinem geschadet – das diesjährige Highlight war da sicherlich die „Vogelsberger Westbahn“.

Die Idee, dem Jubiläumsheft eine Faksimile-Ausgabe des Erstlingswerks vom September 1948 beizufügen, fand ich sehr gelungen. Läßt sich doch bei der Lektüre wunderbar über den Wandel der Zeiten, des Hobbys und der deutschen Sprache sinnieren. Vielen Dank.

Udo Schneider, Maintal

Mehrmals durchgearbeitet

Mein erstes MIBA-Heft war bisher die Nr. 2. Daher meinen besonderen Dank für den Nachdruck von Nr. 1. Mit meinem Geburtsjahr 1941 war ich 1948 noch zu jung und auch gar nicht mit den nötigen Groschen ausgestattet. Meine unvollständige Sammlung der frühen Jahrgänge habe ich um einiges später zusammengekauft. Und inzwischen mehrmals durchgearbeitet und an vertrauenswürdige Mitmenschen ausgeliehen.

Der Verdienst von WeWaW und den frühen MIBA-Jahrgängen für die Entwicklung der Modellbahnerei in Deutschland – und der meines persönlichen Interesses – kann gar nicht überschätzt werden.

Inzwischen ist das Angebot an deutschsprachigen Bahnzeitschriften sehr groß geworden. Nach meinem Geschmack sogar zu groß. Ich erwarte, daß sich nicht alle davon noch 50 Jahre halten können. Der MIBA aber wünsche ich uneingeschränkt weitere 50 Jahre hohes Niveau und große Akzeptanz.

Erwin Hilger, Bonn



Foto: Martin Knaden

Die Schmiedtobelbrücke ist ein Meisterbauwerk auf der Anlage der Bregenzer Eisenbahnfreunde. Imposant wie das Original spannt sie sich über eine felsige Schlucht, die ihren realistischen Eindruck aus der Verwendung von echten Steinen schöpft.

Die schnittige DR-Schnellfahrlok war 1985, inzwischen umgezeichnet zur 02 0201, Gast bei den Jubiläumsfahrten der DB. Hier ist sie gerade vor dem ehemaligen Tafelgelände am Nürnberger Ostbahnhof eingetroffen.



Für Versuchszwecke gebaut

Schnellfahrlok 18 201

Die Entstehung der DR-Lokomotive 18 201 hängt eng mit der VES-M in Halle und deren langjährigem Leiter, Max Baumberg, zusammen. Sie basiert auf Teilen von 61 002, 45 024 und einem Kessel der BR 22. Notwendig war die Schnellfahrlok für Abnahmefahrten von Export-Reisezugwagen. Bernd Beck gibt einen Überblick über die Entstehung des edlen Renners.

Die „Versuchs- und Entwicklungs-Stelle der Maschinenwirtschaft“ in Halle entstand als Nachfolgerin der Versuchsanstalt in Grunewald, die im Krieg zerstört worden war. Obwohl die VES-M eine Dienststelle der Deutschen Reichsbahn war, gehörte zu ihren Aufgaben auch die Durchführung von Versuchen, Konstruktionen und anderer Arbeiten im Auftrag der Schienenfahrzeugindustrie der DDR. Dies betraf Fahrzeuge für Industriebahnen und vor allem für den Export.

Aufgebaut wurde die VES-M von ihrem langjährigen Leiter Max Baumberg. Der Vollblut-Eisenbahner durchlief eine Ausbildung als Ingenieur und war dann im AW Meiningen beschäftigt. Während des Krieges lernte er im besetzten Frankreich die von André Chapelon überarbeiteten Lokomotiven der SNCF kennen, die viel leistungsfähiger als die deutschen Loks waren. Nach dem Krieg erhielt er die Aufgabe, aus den im AW Stendal ausgelagerten Resten des Versuchsamtes Grunewald

eine neue Versuchsanstalt aufzubauen. Damals war die DR in einer schwierigen Lage, der Betrieb war auf jede Lok angewiesen. Für den Versuchsbetrieb konnten anfänglich nur solche Lokomotiven abgestellt werden, die im täglichen Betrieb nur schwer einsetzbar waren. Als Folge davon war bei der VES-M zunächst ein ziemliches Sammelsurium an Loks vorhanden.

Mit der Normalisierung des Bahnverkehrs kamen auch neue Aufgaben auf die VES-M zu. Zwar war in der DDR nicht an schnellfahrende Züge zu denken, aber für den Export mußte die Industrie Reisezugwagen, die bis 160 km/h Geschwindigkeit geeignet waren, anbieten. Dazu waren entsprechend schnelle Lokomotiven für Versuchsfahrten erforderlich, die es bislang in der DDR nicht gab. An einen Neubau war nicht zu denken. Die beiden einzigen vorhandenen Lokomotiven, die in solche Geschwindigkeitsbereiche vorstoßen konnten, waren die 18 314, eine ehemalige badische IVh, und die 61 002, eine der beiden Lokomotiven des Henschel-Wegmann-Zuges. Beide Maschinen mußten grundlegend überarbeitet werden. Im Falle der 61 002 war schnell klar, daß diese als Tenderlok weder von der Leistungsfähigkeit noch von der Reichweite her den Anforderungen als Versuchslok genügt. Daher wurde beschlossen, die 61 002 in eine Schlepptenderlokomotive umzubauen. Von der Spenderlok 61 002 konnten das vordere Drehgestell, der Rahmen und das Triebwerk mit den 2,3 m hohen Rädern übernommen werden. Das hintere Laufgestell und die Zylinder stammen von der 45 024, die nach ihrem verunglückten Umbau in eine Hochdrucklok im Bw Seddin

Die Tenderansicht des DR-Schienenstars. Im Hintergrund ist gerade noch die Nachbildung der Ludwigsbahn-Halle von 1835 zu erkennen. Fotos: MK

